**Deutscher Bundestag** **Drucksache 19/16908**

**19. Wahlperiode** 29.01.2020

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

# Beschlussempfehlung und Bericht

**des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

**a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung**
**– Drucksachen 19/15621, 19/16404, 19/16578 Nr. 1.11 –**

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**

**b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
**– Drucksache 19/2695 –**

**Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG)**

## A. Problem

Zu Buchstabe a

Mittels des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in der Fassung vom 28. Januar 1988, zuletzt geändert am 31. August 2015, gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Durch die ehemalige Befristung des GVFG-Bundesprogrammes bis zum Jahresende 2019 und der damit fehlenden Finanzierungssicherheit ist ein Investitionsstau für große ÖPNV-Vorhaben in Deutschland eingetreten. Hinzu kommt, dass GVFG-Mittel ausschließlich für den Neu- und Ausbau von Verkehrswegen verwendet werden dürfen. Der Koalitionsvertrag vom 12. März 2018 sieht ferner vor, dass die Investitionsmittel des GVFG in den Jahren 2020 und 2021 zusammen um 1,0 Milliarden Euro steigen und ab dem Jahr 2021

1,0 Milliarden Euro jährlich betragen sollen. Dies ist vom GVFG in der aktuell geltenden Fassung nicht abgedeckt.

Zu Buchstabe b

Die Initianten halten eine konsequente Umgestaltung der Verkehrsstruktur für dringend geboten. Nicht motorisierte bzw. öffentliche Verkehrsmittel sollen stärkeren Vorrang erhalten. Gefordert wird die Umgestaltung der Förderungsmaßnahmen nach dem GVFG. Neben Bau und Ausbau sollen auch Planung und Erhalt von Verkehrsmaßnahmen gefördert werden. In den Förderungskatalog sollen Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit aufgenommen werden, Straßenbauförderungen sollen demgegenüber entfallen.

## B. Lösung

Zu Buchstabe a

Änderung des GVFG zur Aufstockung der Fördersätze und Einführung neuer Fördertatbestände mit unterschiedlichen Fördersätzen.

**Annahme des Gesetzentwurfs auf Druckachen 19/15621, 19/16404 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.**

Zu Buchstabe b

**Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/2695 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

## C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Zu Buchstabe b

Annahme des Gesetzentwurfs.

## D. Kosten

Zu Buchstaben a und b

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15621, 19/16404 mit folgender Maßgabe, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. „In Artikel 1 Nummer 1 wird § 2 wie folgt geändert:

   a) In § 2 Absatz 1 wird das Wort „weit“ gestrichen.

   b) In § 2 Absatz 1 wird nach dem Wort „Bahnkörper“ der Satzteil „oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen,“ eingefügt.

   c) In § 2 Absatz 1 Nummer 1 wird nach Buchstabe b) folgender Buchstabe c) „c) Seilbahnsysteme, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen,“ eingefügt.

   d) In § 2 Absatz 2 Nummer 2 wird hinter dem Wort „Baulast“ der Satzteil „(zum Beispiel Bau und Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen)“ eingefügt.

   e) In § 2 Absatz 3 wird das Wort „weit“ gestrichen.

   f) In § 2 Absatz 3 wird nach dem Wort „Bahnkörper“ der Satzteil „oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen,“ eingefügt.

2. In Artikel 1 Nummer 2 wird folgender Buchstabe c) angefügt:

   a) c) in Buchstabe c) wird der Satz „Für Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich.“ angefügt.“

b) den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/2695 abzulehnen.

Berlin, den 29. Januar 2020

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

| | | |
|---|---|---|
| **Cem Özdemir** | **Michael Donth** | **Wolfgang Wiehle** |
| Vorsitzender | Berichterstatter | Berichterstatter |

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## Bericht der Abgeordneten Michael Donth und Wolfgang Wiehle

# A. Allgemeiner Teil

## I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/15621** in seiner 137. Sitzung am 19. Dezember 2019 beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/2695** in seiner 52. Sitzung am 27. September 2018 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und an den Finanzausschuss sowie den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

## II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Neben der Fortführung und finanziellen Verstärkung des bestehenden GVFG-Bundesprogramms werden weitere ergänzende Fördervorhaben benannt. Dies solle klarstellen, dass über den klassischen Neu- und Ausbau der Verkehrswege des schienengebundenen ÖPNV hinaus u. a. auch Vorhaben finanziell anteilig finanziert werden können, die eine Kapazitätserhöhung im bestehenden Verkehrsnetz ermöglichen oder zu einer Verbesserung der Betriebsqualität des ÖPNV führen, indem z. B. digitale Verkehrsleit- und Verkehrssicherungssysteme eingeführt werden. Ziel dieser Vorhaben müsse eine verkehrliche Verbesserung sein. Die Elektrifizierung und Reaktivierung von regionalen Bahnstrecken des ÖPNV, auch außerhalb von Verdichtungsräumen, wird als Fördertatbestand benannt.

Zwingende Voraussetzung zur Förderung soll bei allen Fördervorhaben jeweils der Einbezug in den ÖPNV als öffentlich zugängliches Verkehrsmittel sein. Die Beschränkung auf Verdichtungsräume oder die zugehörigen Randgebiete werde generell aufgehoben. Dadurch werde grundsätzlich auch die Förderung von regionalen Schienenstrecken möglich, auch für den deutschen Teil grenzüberschreitender Schienenverbindungen.

Die bisherige restriktive Beschränkung auf Strecken mit besonderem Bahnkörper soll gelockert werden. Der zu fördernde Verkehrsweg müsse jedoch weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden.

Für die Vorhaben des § 2 Absatz 1 Nummer 2 und Nummer 3 GVFG werde die Grenze auf 10 Millionen Euro festgelegt, da die Investitionssummen hier regelmäßig geringer ausfielen. Dies eröffne zudem auch kleineren Teilvorhaben eine zeitnahe Realisierungsmöglichkeit. Diese Grenze von 10 Millionen Euro zuwendungsfähige Kosten gelte auch für Vorhaben nach § 2 Absatz 2 und Absatz 3.

Primär sei die Änderung des GVFG erforderlich, um die Finanzmittel aufstocken zu können. Gleichzeitig erfolge die Benennung weiterer möglicher Fördertatbestände. Die textliche Anpassung des Gesetzes beinhalte auch die Anpassung an die Föderalismusreform I, da seinerzeit keine Rechtsbereinigung des Gesetzes erfolgt sei.

Zu Buchstabe b

Die Initianten halten eine konsequente Umgestaltung der Verkehrsstruktur angesichts von Klimaschutz, Verkehrssicherheit und der zunehmenden Verdichtung in den Städten sowie zur Sicherung eines Mobilitätsangebotes auch

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

in ländlichen Räumen für geboten. Umwelt- und sozialverträgliche, nicht motorisierte bzw. öffentliche Verkehrsmittel müssten mehr Vorrang erhalten. Die Antragsteller fordern die Umgestaltung der Förderungsmaßnahmen nach dem GVFG, das an mehreren Stellen geändert und aktualisiert werden solle. Neben Bau und Ausbau sollen auch Planung und Erhalt von Verkehrsmaßnahmen gefördert werden. Die Mindestförderstufe soll auf 10 Millionen Euro abgesenkt werden, wobei Sammelvereinbarungen ermöglicht werden sollen. In den Förderkatalog sollen Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit neu aufgenommen werden, Straßenförderungen sollen demgegenüber entfallen.

## III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15621 in seiner 40. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15621 in seiner 54. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich am 15. Januar 2020 mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15621 befasst und eine Nachhaltigkeitsrelevanz festgestellt. Eine Prüfbitte sei nicht erforderlich.

Zu Buchstabe b

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/2695 in seiner 26. Sitzung am 12. Dezember 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/2695 in seiner 40. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Gesetzentwurfs.

## IV. Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Zu Buchstabe a

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 61. Sitzung am 13. Januar 2020 eine öffentliche Anhörung durchgeführt. Die Anhörungsteilnehmer haben dazu schriftliche Stellungnahmen abgegeben, die in der Zusammenstellung auf Ausschussdrucksache 19(15)309-A-E enthalten sind.

Folgende Sachverständige haben an der Anhörung teilgenommen:

- Thomas Kiel d'Aragon (Deutscher Städtetag, Referat Verkehr und Tiefbau)
- Prof. Dr. Karsten Otte (Bundesnetzagentur, Leiter der Abteilung Eisenbahnregulierung)
- Hilmar von Lojewski (Beigeordneter des Deutschen Städtetages und Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr beim Deutschen Städtetag)
- Dr. Jan Schilling (Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV))
- Dr. Tim Thomes (Senior Analyst Monopolkommission)
- Isabell Eberlein (Vorstand Changing Cities e.V.)

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

– Philipp Kosok (Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Sprecher für Bahn, ÖPNV und Multimodalität)

– Timm Fuchs (Beigeordneter des Deutschen Städte- und Gemeindebundes für die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BVkom))

Wegen des Inhalts der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 61. Sitzung verwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 24. Sitzung am 17. Oktober 2018 die Beratung der Vorlage auf Drucksache 19/2695 aufgenommen und beschlossen, zu dieser Vorlage eine öffentliche Anhörung durchzuführen.

Die Anhörung fand in der 26. Sitzung des Ausschusses am 7. November 2018 statt. Die Anhörungsteilnehmer haben dazu schriftliche Stellungnahmen abgegeben, die in der Zusammenstellung auf Ausschussdrucksache 19(15)138-A-G enthalten sind.

Folgende Sachverständige haben an der Anhörung teilgenommen:

– Dr. rer. pol. Martin Arnold (Intraplan Consult GmbH)

– Dr. Michael Haberland (Mobil in Deutschland e.V.)

– Thomas Kiel (Deutscher Städtetag)

– Angela Kohls (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.)

– Philipp Kosok (Verkehrsclub Deutschland e.V.)

– Tim-Oliver Müller (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.)

– Dr. Jan Schilling (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.)

– Dr. Markus Brohm (Deutscher Landkreistag)

Wegen des Inhalts der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 26. Sitzung verwiesen.

## V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Zu Buchstabe a und b

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat die Gesetzentwürfe in seiner 64. Sitzung am 29. Januar 2020 abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu Buchstabe a (Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 19/15621) einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(15)316 eingebracht, dessen Inhalt sich aus Teil a) der Beschlussempfehlung und Abschnitt B des Berichtes ergibt.

Die Fraktion DIE LINKE. hat zu Buchstabe a (Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 19/15621) einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(15)313 mit folgendem Inhalt eingebracht:

*Änderungsantrag*

*der Abgeordneten Andreas Wagner, Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Thomas Lutze, Ingrid Remmers und der Fraktion DIE LINKE.*

*zur Ausschussberatung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung*

*– Drucksache 19/15621 –*

*Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes*

*Der Bundestag wolle beschließen:*

*1. In Artikel 1 Nummer 1 ist § 2 wie folgt zu ändern:*

*a) Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:*

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

*aa) Die Wörter „und weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ sind zu streichen.*

*bb) Folgender Satz 2 ist anzufügen:*

*„In den zu fördernden Abschnitten ohne besonderen Bahnkörper ist die Bevorrechtigung der Bahnen durch diesbezüglich geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherzustellen.“*

*b) Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:*

*aa) Die Wörter „ , weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ sind zu streichen.*

*bb) Folgender Satz 2 ist anzufügen:*

*„In den zu fördernden Abschnitten ohne besonderen Bahnkörper ist die Bevorrechtigung der Bahnen durch diesbezüglich geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherzustellen.“*

*2. In Artikel 1 Nummer 1 sind in § 2 Absatz 1 Nummer 2 nach den Wörtern „Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe“ die Wörter „sowie die Infrastruktur für Oberleitungsbusse“ einzufügen.*

*3. In Artikel 1 Nummer 1 ist § 2 Absatz 2 Nummer 2 wie folgt zu ändern:*

*a) Die Wörter „Bau und Ausbau von“ sind zu streichen.*

*b) Nach dem Wort „Umsteigeanlagen“ sind die Wörter „(insbesondere Park & Ride, Bike & Ride und Multimodale Verkehrsknoten)“ einzufügen.*

*c) Nach dem Wort „Baulast“ ist ein Punkt einzufügen.*

*d) Die Wörter „sofern sie“ sind durch die Wörter „Bei geeigneten Anlagen ist ein angemessener Anteil an Stellplätzen mit“ zu ersetzen.*

*e) Das Wort „Kraftfahrzeuge“ ist durch das Wort „Fahrzeuge“ zu ersetzen.*

*f) Das Wort „bereitstellen“ ist durch die Wörter „bereitzustellen, die mitgefördert werden“ zu ersetzen.*

*4. In Artikel 1 Nummer 1 ist § 2 Absatz 2 wie folgt zu ändern:*

*a) In Nummer 2 ist der abschließende Punkt durch ein Komma zu ersetzen.*

*b) Die folgenden Nummern 3 bis 9 sind anzufügen:*

*„3. Bau und Ausbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse,*

*4. Bau und Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen,*

*5. Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme,*

*6. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben; das gilt auch für kommunale Schieneninfrastrukturunternehmen und für nicht bundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges,*

*7. Bau und Ausbau von Haltestellen des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere mit dem Ziel der Barrierefreiheit,*

*8. Oberleitungssystem für Busse und ÖPNV-integrierte Seilbahnen,*

*9. Beschaffung von Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs, der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen und Bahnen besonderer Bauart, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen.“*

*5. In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a ist in § 10 Absatz 1 Satz 1 werden die Nummern 2 und 3 durch die neuen Nummern 2 bis 6 und Satz 2 wie folgt ersetzt:*

*„2. im Jahr 2021 insgesamt 1 000 Millionen Euro,*

*3. im Jahr 2022 insgesamt 1 500 Millionen Euro,*

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

*4. im Jahr 2023 insgesamt 2 000 Millionen Euro,*

*5. im Jahr 2024 insgesamt 2 500 Millionen Euro und*

*6. im Jahr 2025 jährlich 3 000 Millionen Euro.*

*Der Betrag nach Nummer 6 steigt jährlich um 1,8 Prozent.“*

*Berlin, den 27.01.2020*

*Fraktion DIE LINKE*

*Begründung*

*In der Anhörung des Verkehrsausschusses u.a. zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes am 13.01.2020 waren sich die Gutachter weitgehend einig, dass der Entwurf des Gesetzes ein Schritt in die richtige Richtung, aber in mehreren Punkten verbesserungswürdig ist. Die Kritik der Gutachter deckte sich weitgehend mit dem Beschluss des Bundesrates, dem die Änderungsanträge zum Großteil entnommen sind.*

*Die betraf insbesondere die Restriktionen bei der Förderung von Straßenbahnen ohne besonderen Bahnkörper. Die Gutachter führten aus, dass rund 2/3 der Schienenkilometer bei Straßenbahnen ohne besonderen Gleiskörper existieren. Es ist nicht nachvollziehbar, dass diese Strecken aus der Förderung herausfallen sollten, in dem weiterhin zu 80 Prozent auf einem eigenen Bahnkörper bestanden wird – auch wenn dies gegenüber der bisher ausschließlichen Förderung ein Fortschritt ist, reicht dieser eben nicht aus und wird auch zu regionalen Ungleichheiten führen, da im Osten Deutschlands der Anteil der Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper besonders hoch ist.*

*Des Weiteren ist unklar, warum die Förderung von Oberleitungsbussen und Seilbahnen nicht in den Förderkatalog aufgenommen wurde. Diese besonderen Formen des ÖPNV können im passenden Umfeld ehebliche Beförderungszahlen erreichen und beim Investitionsumfang besonders günstige Lösungen ermöglichen.*

*Moderne Umsteigeanlagen sollten auch immer über eine angemessene Zahl von Fahrradstellplätzen verfügen. Eine einseitige Ausrichtung auf Stellplätze für den Autoverkehr ist definitiv nicht mehr zeitgemäß. Zudem widerspricht die Bundesregierung mit ihrer Absage daran der eigenen Gesetzesbegründung: Dort steht auf S. 21, dass die "Voraussetzung für diese Vorhaben ist, dass sie Abstellanlagen für Fahrräder vorsehen". Im Gesetzestext selber hingegen heißt es lediglich, dass sie „Ladeinfrastrukturen für Kfz mit alternativen Antrieben bereitstellen" müssen. Die Argumentation der Bundesregierung überzeugt zudem nicht, wenn sie schreibt, dass dies keine Aufgabe des Bundes sei und dass die Mindestgröße von 10 Millionen Euro nicht erreicht werden könne. Denn dies könnte man entweder durch das im Gesetz beabsichtigte zulässige Bündeln von mehreren Projekten erreichen, oder man könnte die Schwelle für diese Maßnahmen absenken. Zudem zeigt sich, wie klein die Regierung hier denkt, denn Abstellanlagen für Fahrräder in den Niederlanden wie in Utrecht oder Rotterdam dürften bei den Dimensionen die 10 Millionen Euro deutlich überschreiten.*

*Die Erhöhung des Gesamtvolumens im Jahr 2025 von 2 000 Millionen Euro auf 3 000 Millionen Euro ist notwendig, weil die Fördertatbestände ausgeweitet werden und es zukünftig einen großen Finanzmittelbedarf gibt. Nötig sind vor allem ein kontinuierlicher Aufwuchs (von 500 Mio. Euro) und eine bleibende Sicherheit der Finanzausstattung für die Länder. Mit 3 000 Millionen Euro und anschließender jährlicher Steigerung von 1,8 Prozent ist eine ausreichende Finanzierung dauerhaft gewährleistet.*

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat zu Buchstabe a (Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 19/15621) mehrere Änderungsanträge eingebracht:

Ausschussdrucksache 19(15)321:

*Änderungsantrag*

*der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur*

*zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes*

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

*Drucksache 19/15621*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*In Artikel 1 Nummer 1 wird § 2 wie folgt geändert:*

*In Absatz 1 werden nach dem Wort „dienen“ die folgenden Wörter gestrichen: „und weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden".*

*In Absatz 3 werden das Komma nach dem Wort „dienen“ und die folgenden Wörter gestrichen: „ weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden".*

*Begründung:*

*Die ausschließliche Förderung von Bahnen auf weit überwiegend besonderem Bahnkörper schließt Projekte aus, in denen eine solche Führungsform nicht umzusetzen ist. Zudem entzieht sie den Kommunen die Möglichkeit, selbst zu entscheiden, welche Führungsform von Straßenbahnen den jeweiligen Verhältnissen vor Ort angemessen ist. In urbanen Räumen ist es vielerorts weder verkehrlich sinnvoll noch praktisch umsetzbar „besondere Bahnkörper“ herzustellen. Hier müssen grundsätzlich auch andere Bauformen zulässig sein. Mit fortschreitender Digitalisierung und Automatisierung von Leit- und Sicherungstechnik kann der Vorrang für Straßenbahnen in Zukunft auch unabhängig von eigenem Bahnkörper gewährleistet werden.*

Ausschussdrucksache 19(15)322:

*Änderungsantrag*

*der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur*

*zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes*

*Drucksache 19/15621*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*Artikel 1 wird wie folgt geändert:*

*1. In Nummer 1 wird in § 2 Absatz 1 folgende Nummer 4 angefügt:*

*„4. Bau und Ausbau*

*a) von Radverkehrsanlagen, einschließlich Rad- und Fußverkehrsbrücken,*

*b) Anlagen, die der Erreichung von mehr Verkehrssicherheit dienen,*

*sowie*

*c) Anlagen, die dem Ziel fahrradgerechter Gemeinden und Landkreise*

*dienen.“*

*2. In Nummer 4 wird in § 6 Absatz 1 Nummer 2 die Angabe „und Nummer 3“ durch die Angabe „Nummer 3 und Nummer 4“ ersetzt.*

*Begründung:*

*Fuß- und Radverkehr sind essenzieller Teil des Gemeindeverkehrs. Die Maßnahmen dienen vorrangig der Beschleunigung sowie der Erhöhung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs und damit der Steigerung der Attraktivität von Fuß- und Radverkehr. Zudem können die Maßnahmen der Verbesserung der intermodalen Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Die Maßnahmen tragen daher in besonderer Weise zur Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bei und zugleich zur Erreichung der Klimaziele.*

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ausschussdrucksache 19(15)323:

*Änderungsantrag*

*der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur*

*zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes*

*Drucksache 19/15621*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*In Artikel 1 Nummer 1 wird § 2 wie folgt geändert:*

*Absatz 2 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:*

*„2. Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr einschließlich Bike & Ride-Anlagen mit sicheren Abstellanlagen für Fahrräder und Ladeinfrastrukturen für E-Bikes.“*

*Begründung:*

*Umsteigeanlagen zum öffentlichen Personennahverkehr müssen zukünftig über moderne Bike & Ride-Anlagen verfügen. Wichtig ist, dass die Anlagen Mindestsicherheitsstandards erfüllen. An allen Anlagen muss es möglich sein, die Fahrräder an- oder einzuschließen. Mindestens die Hälfte der Anlagen sollte überdacht sein. Förderfähig sind zudem ausdrücklich auch Fahrradparkhäuser. Zudem sollten entsprechend auch Ladeinfrastrukturen für E-Bikes vorhanden sein.*

*Die Maßnahmen dienen dem Ziel der Förderung des Radverkehrs sowie der Verbesserung der intermodalen Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr und damit der Erreichung der Klimaziele.*

*Die Delegationsreise des Verkehrsausschusses in die Niederlande 2019 hat allseits die klare Erkenntnis gebracht, dass der Nationalstaat dort sowohl die Errichtung von Fahrradparkhäusern als auch von Fahrradbrücken mit Finanzmitteln unterstützt und damit ausgezeichnete Erfahrungen bei der Stärkung von Fahrrad- und Bahnverkehr und insbesondere den Umsteigebeziehungen macht. Bei Fahrradparkhäusern an bzw. teilweise integriert in Bahnhöfe(n) ist eine Mischfinanzierung von Staat, Bahn und Gemeinde der Standard, da alle diese Beteiligten ein eigenes Interesse an der Stärkung der Umweltverkehre haben. Diese Erkenntnisse aus der Ausschussreise sollten nicht unberücksichtigt bleiben.*

Ausschussdrucksache 19(15)324:

*Änderungsantrag*

*der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur*

*zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes*

*Drucksache 19/15621*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*In Artikel 1 Nummer 1 wird § 2 wie folgt geändert:*

*In Absatz 1 a) werden nach dem Wort „Straßenbahnen“ ein Komma und die Wörter „Infrastruktur für Busse, insbesondere auch (Hybrid-)Oberleitungsbussysteme, Seilbahnen“ ergänzt.*

*Begründung:*

*(Hybrid-)Oberleitungsbusse sind neben Bussen mit anderen alternativen Antrieben eine gute Alternative zu Dieselbussen. Sie entsprechen damit den Klimaschutzzielen der Bundesregierung. Zudem können Oberleitungsbussysteme Bereiche erschließen, in denen etwa Straßenbahnen nicht eingesetzt werden können. Sie führen dort – weil sie kein Gleis benötigen – zu geringeren Einschränkungen und weniger Gefahrenstellen für den Fuß- und Radverkehr. Dieses Verkehrsmittel explizit von der Förderung auszunehmen ist nicht nachvollziehbar.*

*Seilbahnen haben sich in den letzten Jahren in Städten als sinnvolle Ergänzung zu den klassischen öffentlichen Verkehrsmitteln bewährt. Seilbahnen weisen ebenfalls sehr gute Umweltkriterien auf und ermöglichen leistungsfähige Verbindungen, wo konventionelle Verkehrsmittel zu teuer oder technisch nicht realisierbar sind. Daher sind Seilbahnen als Teil des ÖPNV in den Katalog förderfähiger Vorhaben aufzunehmen.*

Ausschussdrucksache 19(15)325:

*Änderungsantrag*

*der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur*

*zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes*

*Drucksache 19/15621*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*In Artikel 1 Nummer 2 wird Buchstabe b) wird wie folgt geändert:*

*„b) in Buchstabe c) wird das Komma durch ein Semikolon ersetzt und folgender Halbsatz angefügt: „es liegt in besonderem Bundesinteresse, die Kriterien Klima-, Umwelt und Gesundheitsschutz, Verkehrsverlagerung und Aspekte der Daseinsvorsorge im Bewertungsverfahren stärker zu gewichten.““*

*Begründung:*

*Die Fördervoraussetzungen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit werden um die Kriterien des Klima- und Umwelt- und Gesundheitsschutzes, der Verkehrsverlagerung und Aspekte der Daseinsvorsorge erweitert. Die derzeit im Gesetz bestehenden Voraussetzungen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit werden diesen Anforderungen nicht gerecht. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Ergänzung einer vorhabenspezifischen Kann-Bestimmung hinsichtlich Kriterien des Klima- und Umweltschutzes, der Verkehrsverlagerung oder Aspekte der Daseinsvorsorge als Fördervoraussetzung reicht nicht aus. Für alle im Rahmen des GVFG geförderten Projekte liegen die genannten Kriterien – ebenso wie Gesundheitsschutz – im besonderen Bundesinteresse. Die neuen Vorgaben müssen über eine Neufassung der Standardisierten Bewertung umgesetzt werden. Diese muss möglichst schnell erfolgen, wenn für schnellere Umsetzung nötig, in zwei Stufen.*

Ausschussdrucksache 19(15)326:

*Änderungsantrag*

*der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur*

*zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes*

*Drucksache 19/15621*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*In Artikel 1 Nummer 2 wird folgender Buchstabe c) angefügt*

*c) Buchstabe d) wird wie folgt gefasst:*

*„d) Belange von Menschen mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und insbesondere den Anforderungen der Barrierefreiheit entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes neben dem zuständigen Behindertenbeauftragten oder den Behindertenbeiräten anzuhören.“*

*Begründung:*

*Die Neuformulierung verdeutlicht, dass im Grundsatz immer vollständige Barrierefreiheit einzuplanen ist. Soweit es im Einzelfall nicht möglich ist, Barrierefreiheit vollumfänglich umzusetzen oder in der Abwägung höher zu gewichtende andere Interessen vorliegen, hindert die neue Formulierung deren Berücksichtigung nicht. Zudem wird mehr Klarheit geschaffen, da die Formulierung „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ nicht eindeutig*

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

*bestimmt ist. Die Streichung des Kriteriums „möglichst weitreichende" stellt weiterhin eine Anpassung an bestehende Gesetze dar. Im PBefG soll Barrierefreiheit ab dem 01.01.2022 „umfassend" umgesetzt sein, die UN-BRK und das BGG schreiben umfassende Barrierefreiheit vor.*

*In Zukunft sollen Verbände gleichberechtigt von Beginn an bei Vorhaben angehört werden, um sicherzustellen, dass die vielfältigen Belange verschiedener Menschen mit Behinderung gleichermaßen im Prozess berücksichtig werden können.*

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, dass viele Anträge der Opposition in den aktuellen Entwurf zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes eingeflossen seien. Viele Sorgen, wie ein erneuter Versteinerungseffekt oder zu wenig Investition in neue Maßnahmen aufgrund des neuen Tatbestands der Grunderneuerung, seien von den Experten aus der Welt geschaffen worden. Nach intensiven Beratungen im Ausschuss, mit den Ländern, mit den Vertretern der Opposition und vor allem mit den Fachleuten der Anhörungen habe man den Verbesserungsbedarf im vorliegenden Gesetzentwurf berücksichtigt, indem man beispielsweise die bisherige Regelung zum besonderen Bahnkörper entschärft habe. Fördervoraussetzung müsse dennoch sein, dass der Bahnverkehr durch entsprechende Maßnahmen technischer Art bevorrechtigt werde.

Ebenfalls enthalten sei die Förderung von Seilbahnen als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV. Die Furcht, dass touristische Vorhaben gefördert würden, sei durch die hohe Anforderung an einen gesamtwirtschaftlichen Nachweis ausgeschlossen. Die Berücksichtigung des Omnibusverkehrs sei nicht mehr vorgesehen, da die Grundgesetzänderung klare Regeln geschaffen habe, dass die Länder für den Straßenverkehr zuständig seien. Die Förderung könne aber Umsteigeanlagen zwischen Bahn und anderen Verkehrsmitteln umfassen. Das betreffe auch Park & Ride-Anlagen für Pkw oder Fahrräder.

Rad- und Fußverkehrsprojekte fielen schon deshalb aus der Förderung, weil es die Zugangsschwellen von 30 Millionen Euro gebe. Ferner lägen diese ebenfalls in der Verantwortlichkeit der Länder und Kommunen.

Die **Fraktion der SPD** wies darauf hin, dass das neue GVFG das richtige Förderinstrument für den schienengebundenen Personennahverkehr in den Kommunen und Landkreisen sei. Den seit 1997 bestehenden Versteinerungseffekt auf 333 Millionen Euro löse man jetzt auf. Mit der Novelle des GVFG gehe man deutlich über das hinaus, was im Koalitionsvertrag vereinbart worden sei. Ferner dynamisiere man die Mittel jährlich um 1,8 Prozent. Mit der Neuaufnahme von Fördertatbeständen erhöhe sich die Förderung des Bundes teilweise bis auf 90 Prozent. Der Wegfall des Erfordernisses, Straßenbahnen „weit überwiegend" auf besonderen Bahnkörpern führen zu müssen, komme 80 Prozent der Städte, die ein eigenes Straßenbahnnetz betrieben, zugute. Das ermögliche vor allem Straßenbahnbauten oder auch Grunderneuerungen in gewachsenen historischen Stadtkernen.

Mit dem Wegfall der Notwendigkeit einer standardisierten Bewertung bei Grunderneuerungen komme man zu Zeitersparnissen von bis zu zwei Jahren.

Viele Punkte aus dem Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN seien in den aktuellen Gesetzentwurf der Bundesregierung aufgenommen worden. Eine weitere mögliche Dynamisierung der Mittel im Laufe der nächsten Jahre hänge vom Mittelabfluss und der Beantragungssituation ab.

Die **Fraktion der AfD** begrüßte, dass es mehr Mittel für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden geben werde. So wie das Gesetz konstruiert sei, führe es aber zu einer verkehrspolitischen Einseitigkeit. Es gebe eine Menge förderungswürdiger Ausbauprojekte im öffentlichen Nahverkehr, die zurzeit auf die lange Bank geschoben würden, weil die Mittel fehlten. Diese Versteinerung müsse aufgelöst werden. Verkehrsuntersuchungen, wie die des Deutschen Mobilitätspanels oder Mobilität in Deutschland, hätten aufgezeigt, dass die überwiegende Nutzung des Autos aufgrund der aktuellen Verkehrsumstände erfolge. Dementsprechend fordere man, dass auch kommunaler Straßenverkehr bei der jetzigen Mittelerhöhung mit berücksichtigt werde. Dazu gehörten beispielsweise Straßentunnel, die für mehr Platz sorgten und die Bevölkerung deutlich vom Lärm entlasten könnten, sowie Anwohnergaragen. Die Förderung von Straßenbahnen ohne besonderen Bahnkörper mit Bevorrechtigungsschaltung führe dazu, dass in Innenstädten bisweilen Straßenraum für die Autos massiv eingeschränkt werde. Fahrzeitverluste für Autofahrer, die durch wegfallende Fahrspuren oder eingeschränkte Nutzbarkeit entstünden, würden volkswirtschaftlich nicht berücksichtigt. Somit bestehe die Gefahr, dass Projekte gefördert würden, die volkswirtschaftliche Schäden hervorriefen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion der FDP** befürwortete ebenfalls, dass es zusätzliche Mittel für die Verkehrsinfrastruktur gebe. Gerade bei schienengebundenen Verkehrsträgern im kommunalen Bereich gebe es Nachfragepotenziale, die ein besseres Beförderungsangebot entstehen ließen. Aufgrund der Änderungsanträge der Koalition könne man dem GVFG zustimmen. Diese beträfen die bereits dargestellten Änderungen zum Thema „besonderer Bahnkörper" sowie den Wegfall der standardisierten Bewertung bei der Grunderneuerung von Verkehrsvorhaben. „Bauchschmerzen" habe man beim Fördertatbestand der Elektrifizierung und Digitalisierung der schweren Schiene. Man glaube, dass das keine Aufgabe der kommunalen Ebene sei und in der Zuständigkeit des Bundes liegen müsse. Bei manchen Fördertatbeständen über 10 Millionen Euro halte man die umfassende Fördermittelbürokratie des Bundes für schwierig. Man sollte daher grundsätzlich darüber nachdenken, Länder und Kommunen finanziell so auszustatten, dass sie kommunale Verkehrsprojekte dieser Größenordnungen selber vornehmen könnten. Dies würde zu mehr Transparenz und Beschleunigung führen. Die Änderungsanträge der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE. lehne man ab. Zwar benötigten große Städte funktionierende ÖPNV-Systeme, die aber in Einklang mit anderen Verkehrsträgern zu bringen seien.

Die **Fraktion DIE LINKE.** unterstrich, dass der Bund mit dem vorliegenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ein deutliches Bekenntnis zu seiner Verantwortung bezüglich der Finanzierung von Verkehrsaufgaben der Kommunen abgebe. Die zusätzlichen GVFG-Mittel und die Ausweitung der Fördertatbestände begrüße man ausdrücklich, da der ÖPNV vielfach unterfinanziert wäre und erhebliche Baumaßnahmen notwendig seien. Die stärkere Gewichtung von Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung und Daseinsvorsorge bei der Förderung sei ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings sei unklar, warum die Förderung von Oberleitungsbussen und Seilbahnen in den Förderkatalog bisher nicht aufgenommen worden sei. Diese besonderen Formen des ÖPNV könnten im passenden Umfeld erhebliche Beförderungszahlen erreichen und beim Investitionsumfang besonders günstige Lösungen ermöglichen. Seilbahnen seien zwar im Änderungsantrag berücksichtigt worden, Oberleitungsbusse hingegen nicht. Des Weiteren fehle die Möglichkeit der Förderung von Radabstellanlagen, auch wenn die Bundesregierung behaupte, dass die Mindestgröße von 10 Millionen Euro für dafür nicht erreicht werden könne. Mit entsprechender Kreativität sei es möglich, Projekte entsprechend zu bündeln.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** attestierte, dass das GVFG ein großer Fortschritt sei. Gleichwohl gebe es Punkte, die man hätte besser machen können. Im Zusammenhang mit dem „eigenen Bahnkörper Tram" sage sie voraus, dass man damit ausschließlich schnelle Straßenbahnen fördern wolle. Da die Kommunen zur Erfüllung der Förderbedingungen nachweisen müssten, wie dies zu erreichen sei, seien hierbei bürokratische Hemmnisse zu erwarten.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung enthalte eine kritische Formulierung zum Thema „Barrierefreiheit". Daher empfehle man, dem eigenen entsprechenden Änderungsantrag zuzustimmen.

In den Voraussetzungen für Bike & Ride sei formuliert worden, dass dort eine Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge vorhanden sein müsse. Ein Fahrradparkhaus, in dem Autos elektrisch geladen werden könnten, sei allerdings eine merkwürdige Vorstellung. Wenn sich die Bundesregierung dahinter zurückziehe, dass auch ein E-Bike ein Kraftfahrzeug sein könne, dann sei das ein Widerspruch zu dem, was in der Gesetzesbegründung stehe.

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)321 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der Ausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)322 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der Ausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)323 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der Ausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)324 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Ausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)325 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der Ausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)326 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der Ausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)313 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der Ausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)316 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD angenommen.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD. FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/15621. Die Unterrichtung auf Drucksache 19/16404 hat er zur Kenntnis genommen.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Gesetzentwurfs der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 19/2695.

## B. Besonderer Teil

Zu Buchstabe a

Die vom Ausschuss beschlossenen Änderungen begründen sich wie folgt:

Zu 1a, 1b, 1e und 1f

Der Änderungsvorschlag Ziffer 1 des Bundesrates in der Stellungnahme BR-Drs. 581/19 (Beschluss) vom 20.12.2019 zur Reduzierung der Voraussetzung eines besonderen Bahnkörpers wird grundsätzlich aufgegriffen und die Voraussetzung eines besonderen Bahnkörpers weitgehend abgeschafft. Dies geht weit über den Vorschlag des Bundesrates hinaus. Die Forderung nach einem besonderen Bahnkörper besteht nur noch untergeordnet. Für bis zu 50 Prozent der jeweiligen Strecke werden überhaupt keine Anforderungen mehr formuliert.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht als Fördervoraussetzung zur Förderung von Straßenbahnen und Stadtbahnen vor, dass diese weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper zu führen sind. Dies stellt nach Vorstellung der Bundesregierung einen Anteil von 80 Prozent dar. Diese Voraussetzung ist nicht durchgängig für alle denkbaren Vorhaben realisierbar.

In zahlreichen Ballungsräumen stellen die vergleichsweise engmaschigen Straßenbahn- beziehungsweise Stadtbahnsysteme das Rückgrat des ÖPNV dar.

Insbesondere in engen Straßenquerschnitten ist aus städtebaulichen oder wirtschaftlichen Gründen eine Streckenführung auf besonderem Bahnkörper nicht in jedem Fall praktisch umsetzbar. In diesen Fällen sollen auch andere Bauformen zulässig und förderfähig sein, soweit unter funktionalen Aspekten gleichwertige ÖPNV-Zielstellungen (Vorrang der Straßenbahnen) erreicht werden können.

Mit Blick auf die Erreichung der vom Bund ausgegebenen Klimaschutzziele soll für die zu fördernden Infrastrukturen nicht mehr der Grundsatz in Form eines besonderen Bahnkörpers gelten. Mit dieser Änderung wird klargestellt, dass die Bevorrechtigung der Bahnen überwiegend entweder durch einen besonderen Bahnkörper oder durch diesbezüglich geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherzustellen ist. Für bis zu 50 % des jeweiligen Verkehrsweges kann die Führung auf straßengebundenem Bahnkörper und ohne Bevorrechtigung der Bahnen erfolgen. Das gilt sowohl für Bau- und Ausbauvorhaben nach § 2 Absatz 1 als auch für Maßnahmen der Grunderneuerung nach § 2 Absatz 3.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu 1c

In § 2 Absatz1 Nummer 1 Buchstabe c) werden Seilbahnsysteme als weiterer Fördertatbestand genannt. Diese beinhalten auch Standseilbahnsysteme, die auf Schienen geführt werden. Die Eigenständigkeit des Verkehrsweges und die Unabhängigkeit vom sonstigen Verkehr stehen im Vordergrund. Diese Systeme können Aufgaben übernehmen, die klassisch durch den schienengebundenen ÖPNV erbracht werden.

Die zu fördernden Vorhaben müssen daher zwingend dem ÖPNV dienen. Die freie Zugänglichkeit und Nutzung im ÖPNV ist durch den Einbezug in den Tarif des Verkehrsverbundes zu gewährleisten.

Zu den zuwendungsfähigen Bestandteilen der Vorhaben zählen, wie bisher schon, nur die Bestandteile der zu fördernden Verkehrswege, nicht dazu zählen Fahrzeuge oder Kabinen. Die Förderung ist nur möglich, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen.

Zu 1d

Im Rahmen der Förderung von Umsteigeanlagen zum schienengebundenen ÖPNV sollen nicht nur sogenannte Park&Ride-Anlagen in kommunaler Baulast zuwendungsfähig sein, sondern auch der Bau und Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen in kommunaler Baulast.

Auch diese können dem Ziel dienen einen Umstieg auf den klimafreundlichen schienengebundenen ÖPNV zu verbessern.

Zu 2.

Im § 2 Absatz 3 wird die Grunderneuerung als neuer Fördertatbestand benannt, die primär dem Ziel der Klimaverbesserung dient durch die Gewährleistung der Abwicklung von Verkehren in schienengebundenem klimafreundlichen ÖPNV.

Bei den Vorhaben stehen die Sicherstellung und Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV und der Qualität für die Menschen im Vordergrund.

Diese Fördervorhaben werden nachrangig gefördert, mit einem geringeren Fördersatz versehen und sind zeitlich befristet auf 10 Jahre. Da vorausgesetzt ist, dass diese Vorhaben den Umstieg auf den ÖPNV fördern, den Klimazielen der Bundesregierung dienen und die Voraussetzungen des § 3 GVFG erfüllen müssen, werden für diese Vorhaben keine zusätzlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erforderlich. Die Voraussetzungen nach § 3 Nummer 1 Buchstabe b) und Buchstabe c) bezüglich der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gelten als erfüllt. Im Rahmen des Baus der zu fördernden Strecke wurde die Wirtschaftlichkeit bereits einmal nachgewiesen. Auf einen erneuten Nachweis im Rahmen der Erneuerung kann daher verzichtet werden. Vielmehr wird bei diesen Tatbeständen die Wirtschaftlichkeit durch das Gesetz unterstellt und indiziert. Dies dient auch der Beschleunigung bei der Umsetzung im Interesse des Klimaschutzes.

Berlin, den 29. Januar 2020

**Michael Donth**
Berichterstatter

**Wolfgang Wiehle**
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.